

KODAK GRAY SCALE

C	Red-Filter Negative	Cyan Printer	M	Green-Filter Negative	Magenta Printer	Y	Blue-Filter Negative	Yellow Printer
----------	---------------------	--------------	----------	-----------------------	-----------------	----------	----------------------	----------------



black	3-color	white	cyan	violet	magenta	primary red	yellow	green
-------	---------	-------	------	--------	---------	-------------	--------	-------

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

Die Eisenbahnen

Hildesheim - Braunschweig

und

Braunschweig - Helmstedt

F.W. P a p e

1 8 6 8

(Lablot). Code 7.29.

UB Braunschweig

84



2302-193-0

Die Eisenbahnen

Sildesheim = Braunschweig

und

Braunschweig - Helmstedt

und

ihre Zusammengehörigkeit

von

J. W. Pape.

Mit einer Karte.

Braunschweig,

Druck und Papier von Friedrich Vieweg und Sohn.

1868.



V o r w o r t.

Die vor einigen Wochen im Druck erschienene, von Herrn Baurath Dr. Scheffler verfaßte Brochüre: „Die Einmündung der Helmstedter Bahn in den Bahnhof Braunschweig und die städtische Gürtelbahn“ ist für jeden Braunschweiger ebenso interessant als wichtig. Dieselbe ist für die Stadt Braunschweig und seine Bewohner von um so größerem Interesse, als sie nicht nur von dem technischen Mitgliede der General-Direction der Braunschweigischen Eisenbahnen, sondern auch zugleich von einer Capacität verfaßt ist, welche sich in den weitesten Kreisen die gebührende Anerkennung verschafft hat.

Es könnte demnach vermessen erscheinen, wenn ich, ein Laie in Eisenbahnsachen, es unternehme, meine Stimme in dieser für die Stadt Braunschweig hochwichtigen Angelegenheit zu erheben, allein ich werde dazu im Wesentlichen von denselben Motiven geleitet, wie der Verfasser der oberwähnten Brochüre, und wünsche, durch Mittheilung meiner subjectiven Meinung und wohlgemeinte Vorschläge meiner Vaterstadt nützlich zu werden.

Außerdem habe ich nach dem Erscheinen der Brochüre lange genug gewartet und gehofft, daß auch andere hiesige Sachverständige ihre Ansichten über die hochwichtige Frage zu Tage fördern möchten, allein, da dies bislang von keiner Seite geschehen, so glaube ich annehmen zu dürfen, entweder, daß die Vorschläge des Herrn Dr. Scheffler von allen Sachverständigen und Berufenen brevi manu adoptirt und keiner ferneren Prüfung für bedürftig erachtet sind, oder aber, daß die Sachverständigen an der Sache selbst so wenig Antheil nehmen, daß für Laien und Dilettanten der Zeitpunkt herangekommen sei, da, wo ihnen die technischen Kenntnisse fehlen, bestimmt formulierte Vorschläge zu machen, ihre Ansichten wenigstens in Form frommer Wünsche auszusprechen, um zu documentiren, daß eine solche Theilnahmslosigkeit nicht in allen Kreisen herrscht.

Mag nun die erste oder die zweite Annahme die richtige sein, so glaube ich durch Publication dieser Blätter weder meiner Vaterstadt noch Herrn Dr. Scheffler einen schlechteren Dienst zu erweisen, als Diejenigen, welche sich zum Stillschweigen berufen fühlten.

In beiden Fällen aber glaubte ich, bei der Dringlichkeit der Sache, meine Wünsche oder Vorschläge nicht länger unausgesprochen lassen zu sollen.

Fern liegt es auch mir, in dieser Sache in eine öffentliche Polemik einzutreten, der ich überdies nicht gewachsen sein dürfte, und zwar um so ferner, als es keineswegs meine Absicht ist, die Anschauungsweise und Vorschläge des Herrn Dr. Scheffler zu bekämpfen, sondern nur einige Modificationen derselben zur Erwägung zu verstellen, welche mir von meinem Standpunkte aus geboten und wünschenswerth erscheinen.

Herr Dr. Scheffler weist mit Recht darauf hin, daß die Helmstedter Bahn nicht als eine Localbahn, sondern als ein Glied einer großen durchgehenden Route zu betrachten sei, deren Bedeutung in dem sich vorbereitenden Bau einer directen Bahn von Braunschweig über Hildesheim und Hameln nach Pöhne beruhe, und kommt unter Verwerfung der beiden Projecte:

A. der Einrichtung eines besonderen Bahnhofes für die Helmstedter Bahn an der Nordseite der Stadt; und

B. der Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof von Norden her bei dem jetzigen Stationsgebäude

zu dem Schlusse, daß die Einmündung der Helmstedter Bahn am zweckmäßigsten in den jetzigen Bahnhof von Süden her bei dem Eisenbitteler Wege zu bewerkstelligen, und die Verbindung mit dem Westen, Norden und Osten der Stadt der Privatindustrie zu überlassen sei, und zwar durch Anlage einer Gürtelbahn, wie solche auf dem der Brochüre beigefügten Plane angedeutet ist.

Der zweite Haupt Gesichtspunkt, welcher in der Brochüre eine sehr gründliche Erörterung gefunden hat, betrifft den jetzigen Bahnhof, seine notorischen, vollständig und offen anerkannten Mängel, und Vorschläge, auf welche Weise derselbe am zweckmäßigsten zu entlasten sei.

Diese beiden Punkte werde auch ich vor Allem zum Gegenstande meiner Untersuchung machen, und daran zum Schlusse die Frage knüpfen, ob im Hinblick auf den Umstand,

1. daß die Helmstedter Bahn nicht als eine Localbahn, sondern als Glied einer größeren, von Westen nach Osten führenden Kette zu betrachten,

2. daß die Entlastung des Bahnhofs für diesen eine Lebensfrage ist, es unbedingt geboten erscheine, die Hildesheimer Bahn in projectirter Weise bei Gr. Gleidingen in die Hannoversche Linie hineinzuleiten, oder ob es nicht möglich, ja vielleicht zweckmäßig und wünschenswerth sein könnte, dieselbe mehr in der Nähe des Bechelder Einschnitts über die Hannoversche Bahn hinweg auf den Rastthurm und Lehnborn dem Punkte zuzuführen, wo bei der Zuckersabrik Eichthal die städtische Gürtelbahn gezeichnet ist, und so mittelst Ueberbrückung des Eichthals — 150 Ruthen — fast in der Linie der Gürtelbahn bis zum Fuße des Streitberges als Haltepunkt resp. zum jetzigen Bahnhof zu traciren.

Auch ich kann jenen beiden von Herrn Dr. Scheffler verworfenen Projecten sub A. und B. nicht das Wort reden, seitdem die Absicht der Erbauung einer Bahn von Löhne nach Braunschweig ernstlich zu Tage getreten ist, schließe mich vielmehr ganz unbedingt der Ansicht des Herrn Dr. Scheffler an, daß unter den obwaltenden Verhältnissen eine andere Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof, als von Süden her, nicht rathsam erscheint, vorausgesetzt, daß dabei im Wesentlichen die Linie innegehalten wird, welche auf dem der Brochure beigelegten Plane angegeben ist, und daß die projectirte Haltestelle statt in den Lämmchen- oder Rischcamp an den Fuß des Streitberges tangential an die Stadt gelegt wird, denn diese Haltestelle ist unverkennbar unser Zukunftsbahnhof, und bei der Wahl des Platzes für dieselbe ist mit Rücksicht auf den Gesamtverkehr, wie auf das Wohl der Stadt und deren Gedeihen die allgrößte Vorsicht anzuwenden.

Glieder einer großen Eisenbahnroute müssen, wenn und so lange es die Umstände irgendwie gestatten, so ineinandergefügt werden, daß für den großen durchgehenden Verkehr durch das Zusammenfügen möglichst wenig Betriebschwierigkeiten entstehen, denn nur dadurch können sie Concurrenzbahnen gegenüber lebensfähig werden und bleiben. Die Vermeidung solcher Betriebschwierigkeiten wird aber oft nahezu unmöglich, wenn auf der Gesamtstrecke, wie dies bei uns der Fall, ein Bahnhof zu passiren ist, welcher vermöge seiner Lage und Beschaffenheit gleich einem Schlagbaume hindernd in den Weg tritt, und zu Anlagen führt, welche unbedingt nicht gemacht sein würden, wenn ein anderer Ausweg zu finden gewesen wäre, und die deshalb stets das Gepräge des Flickwerkes und des Nothstandes an sich tragen werden.

Zu diesen gehört auch, scheint mir, die von Herrn Dr. Scheffler vorgeschlagene Ueberbrückung der Wolfenbütteler Linie zwischen Broitzem und der Melsvoder Windmühle.

Abgesehen von den größeren Kosten, welche diese doppelte Ueberbrückung einer mehr als 300 Ruthen langen durch ein alljährlicher Ueberschwemmung ausgeſetztes Wiesenterrain führenden Strecke verursachen würde, scheint mir das Project auch noch deshalb einer ganz besonderen Prüfung bedürftig, weil dasselbe nach meiner Auffassung nicht nur mit allen jetzt hier bestehenden Bahnlinien, sondern auch mit denen in Collision tritt, welche, um den jetzigen Bahnhof zu entlasten, noch gebaut werden sollen, namentlich aber mit dem von Herrn Dr. Scheffler in Vorschlag gebrachten Rangirbahnhofe zwischen Richmond und St. Leonhard, welcher bei seinen unverkennbaren Vorzügen vor dem jetzigen Rangirsysteme doch den Nachtheil der ganz abweichenden Richtung in größter Nähe an sich hat, ohne die Fähigkeit zu besitzen, mit dem Centralbahnhofe organisch verbunden zu werden, und ich nehme keinen Anstand, unumwunden die Befürchtung auszusprechen, daß bei Ausführung des Scheffler'schen Projectes Eventualitäten eintreten können, welche geradezu eine gänzliche Verstopfung des Centralbahnhofs zur Folge haben würden.

Mögen derartige Fälle zu den Seltenheiten, zu den Ausnahmefällen gehören, so ist doch deren Vorkommen nicht zu läugnen, und bei neuen Anlagen von so großer Dimension und Tragweite sind dieselben keinesfalls außer Acht zu lassen.

Außerdem erscheint die durch die obgedachten Bauten von Herrn Dr. Scheff-

Der beabsichtigte Entlastung des Centralbahnhofes mehr oder weniger problematisch und es fragt sich, ob der beabsichtigte Zweck nicht auf andere Weise besser, nachhaltiger und sicherer zu erreichen ist.

Schon vorher habe ich angedeutet, daß es vielleicht nicht unzweckmäßig erscheinen dürfte, die Hildesheimer Linie um die Nordseite der Stadt herum in die Helmstedter Bahn einmünden zu lassen, um den durchgehenden Zügen, welche auf dem Centralbahnhofe nichts zu thun haben, einen ungehinderten Durchgang zu gewähren, und, da die beiden Hauptgesichtspunkte dieser Blätter in diesem Projecte zusammenfallen, so dürfte es an der Zeit sein, schon hier die Details einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Was zunächst die Hauptrichtung der Hildesheimer Linie anlangt, so finde ich auf dieser nichts, was hindernd in den Weg träte, denn es sind auf dem bezeichneten Tractus weder Terrainschwierigkeiten, noch ist die Entfernung resp. die Strecke länger. Freilich wird der Bau der Strecke von Gr. Gleidingen bis Braunschweig gespart, wenn man die Hildesheimer Linie bei jenem Orte in die vorhandene Hannoversche einmünden läßt, aber einerseits ist dies, weil die Hildesheimer Linie eine Actienbahn wird, für die Braunschweigische Staatscasse unerheblich, andererseits ist nicht ersichtlich, worin für den allgemeinen Verkehr oder die Braunschweigische Staatsbahn ein Vortheil bestehen sollte, wenn diese Privatbahn an dem bezeichneten Punkte in die Staatsbahn mündet; im Gegentheile erscheint es als ein Unus, diese neue Linie dem ohnehin überblühten Centralbahnhofe einzuverleiben, und es werden ohne genügenden Grund Schwierigkeiten geschaffen, deren Consequenzen nicht abzusehen sind.

Dagegen scheinen sich für den großen durchgehenden Verkehr, für die Stadt Braunschweig und für den Braunschweigischen Eisenbahnbetrieb im Besonderen durch Ausführung meiner Ideen folgende Vortheile zu bieten:

1. Die von der Hildesheimer Actiengesellschaft zu bauende Linie wird zwar etwas länger, aber die dadurch erwachsende Mehrausgabe wird reichlich eingebracht durch die um die Hälfte kürzere Ueberbrückung des Eichthals im Norden der Stadt — 150 R. bei günstigen, gegen 300 R. hinter Eisenbüttel bei ungünstigen Steigungsverhältnissen.

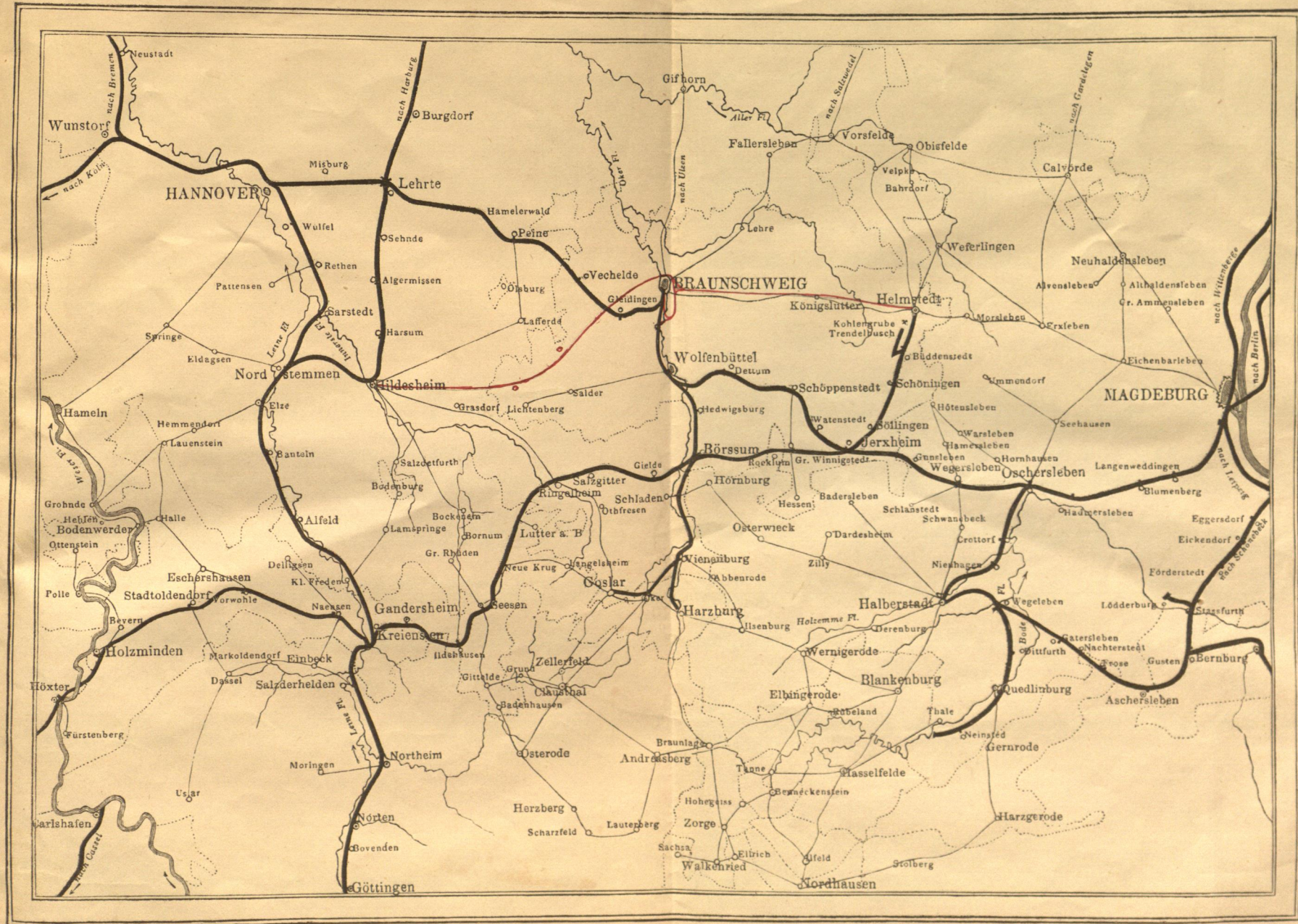
2. Es werden alle Collisionen dieser neuen Linie mit dem Centralbahnhofe Braunschweig vermieden.

3. Die nach Osten bestimmten, von Westen kommenden durchgehenden Züge finden auf dieser Linie überall kein Hinderniß und keinen Aufenthalt.

4. Die den durchgehenden Zügen etwa angehängten Wagen, welche für Braunschweig bestimmt sind, können auf dem Haltepunkte am Streitberge ohne alle Schwierigkeit abgehängt und mittelst Separattrains dem Centralbahnhofe auf der Südoestlinie zugeführt werden, wobei Passagiere schon am Streitberge den Zug verlassen können, um die Stadt zu erreichen.

5. Für etwaige später zu bauende Nordlinien nach Gifhorn u. wird ein bequemer naturgemäßer Einmündungspunkt geschaffen.

6. Die der Privatindustrie überlassene Gürtelbahn, deren anderweites Zustandekommen immerhin sehr zweifelhaft ist, wird damit zu fast $\frac{3}{4}$ von selbst hergestellt, ohne daß dem Staate eine Mehrausgabe erwächst.



7. Die Entlastung des Centralbahnhofs Braunschweig ist damit eine so vollständige, wie sie unter den obwaltenden Verhältnissen möglich.

8. Was die Stadt selbst anlangt, so erhält dieselbe durch die bezeichnete Haltestelle am Streitberge die längst ersuchte Station, von welcher aus der Bezug von Kohlen und sonstigen in ganzen Wagenladungen bezogenen Gütern leicht zu ermöglichen. Die Helmstedter Straße, die Kastanienallee und der alte Magnithors-Fahrweg sind passende directe Verbindungswege zur Stadt, namentlich wenn die schon früher bestandene Ueberbrückung der Oker nach dem Magnithore vorgenommen wird, ein Bau, welcher seiner drängenden Nothwendigkeit halber ohnedies nicht länger verschoben werden darf, da die Bebauung der Bierbaum'schen Glacisländerei sonst leicht den ganzen Plan vereiteln könnte.

Schon im Eingange habe ich bemerkt, daß ich die Einmündung der Helmstedter Linie von Süden her in den jetzigen Centralbahnhof in der Voraussetzung gerechtfertigt finden würde, wenn

1. die auf dem Plane gezeichnete Linie um Richmond herum durch den Lämmchen- und Nischcamp bis an den Fuß des Streitberges im Allgemeinen festgehalten, und
2. die projectirte Station oder Haltestelle statt in jene völlig entlegenen unbewohnten und unzugänglichen Regionen des Lämmchen- und Nischcamps ebenfalls an den Fuß des Streitberges und tangential an die Stadt gelegt würde und zwar an die nordwestliche Seite desselben, weil ich diese aus gleich zu erörternden Gründen für die geeignetste halte, allen Anforderungen zu genügen, ohne daß auch nur ein einziges Interesse geschmälert oder gefährdet wird.

Stellen wir den von Herrn Dr. Scheffler in Vorschlag gebrachten Stationsort zwischen Richmond und St. Leonhard in Vergleich mit dem Terrain am Fuße des Streitberges, so wird für den erstern kaum etwas Anderes sprechen als die größere Wohlfeilheit des Terrains, denn weder Lage noch Bodenbeschaffenheit noch irgend ein anderes erhebliches Moment zeichnen jene Gegend aus. Dagegen dürfte sich behaupten lassen, daß, wenn jenes Terrain zur Anlage eines Rangirbahnhofs sich vorzüglich eignen mag, dasselbe doch als Station, als Haltepunkt kaum auf die engere Wahl kommen kann, da von den 50000 Einwohnern der Stadt kaum 50 ein Interesse haben können, von diesem Haltepunkte Gebrauch zu machen. Anders verhält es sich mit dem Streitberge.

Was das Terrain selbst anlangt, so wird dieses einer besonderen Empfehlung nicht bedürfen, und was die Lage betrifft, so ist dieselbe in jeder Beziehung so viel besser und günstiger, daß ich mich der Mühe eines motivirten Nachweises überheben halte.

Nur hinsichtlich meines Vorschlags, die Station tangential an die Stadt und die nordwestliche Abdachung des Streitberges zu verlegen, möchte ich noch bemerken, daß ich diese Lage um deswillen für die geeignetste halte, weil die Helmstedter Straße die einzige große Verbindungsader zwischen der Stadt und der nördlichen, nordwestlichen und westlichen Umgegend ist, deren Bedeutung, obwohl schon jetzt groß, nach Anlage der Helmstedter Bahn immer noch größer werden wird, weshalb es mir nicht gerathen erscheint, dieselbe in der Gegend der

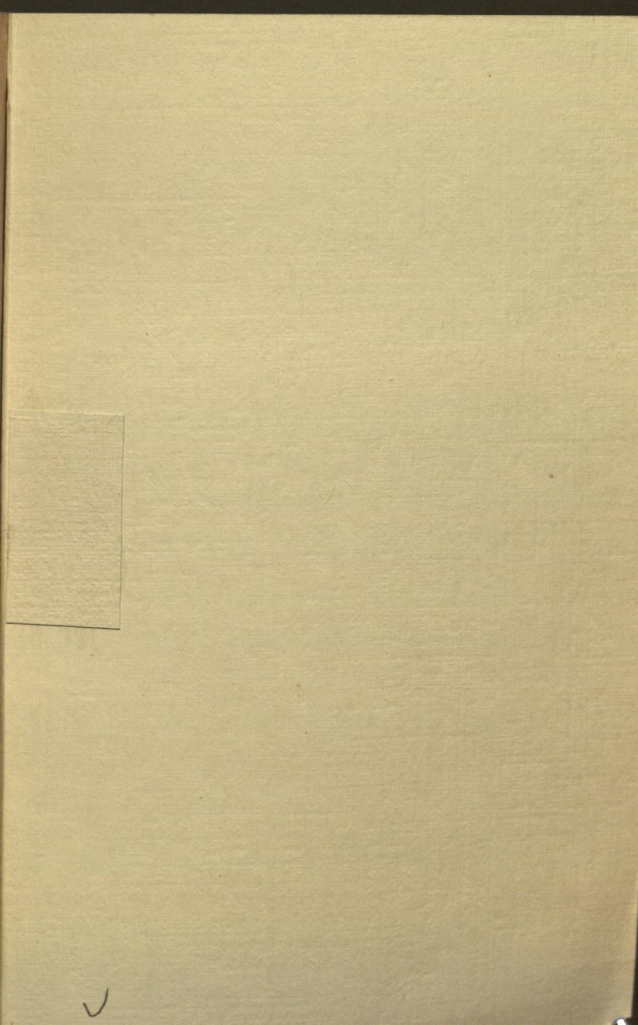
Waisenhausplantage zwei Mal mit Schienengleisen zu traversiren und dadurch den Frachtverkehr ohne Noth zu verkümmern. Im Gegentheile glaube ich, daß es geboten ist, diese große Verkehrsstraße möglichst intact zu lassen und die Schienenabzweigung mehr nördlich in die Gegend der Batemann'schen Trainiranstalt zu verlegen, wo Terrain genug zur Verfügung steht, um sich nach allen Seiten hin auszudehnen.

Diese Lage ist nach meiner Auffassung die einzige vor Braunschweig, welche allen Anforderungen der Jetztzeit wie der Zukunft genügt, sei es für die demnächstige Anlage eines neuen Bahnhofes, wenn der jetzige Centralbahnhof unhaltbar werden sollte, sei es für die Anlage gewerblicher und industrieller Etablissements, oder sei es endlich überhaupt für die naturgemäße Entwicklung und Ausdehnung der Stadt, da die hohe Lage des Terrains über der Wiesenniederung des Okerbetts dasselbe nicht nur als höchst gesund, sondern auch für alle Zwecke geeignet erscheinen läßt.

Schluß.

Um nicht die Leser unnütz zu ermüden, habe ich mich einer Kürze befleißigt, welche Manchem gewagt erscheinen mag; ich hielt mich aber dazu für befugt, weil diese Blätter eigentlich nur für einen engen Kreis von Lesern bestimmt waren, welche entweder wirklich fachverständig oder doch dergestalt von Interesse für die Sache beseelt sind, daß sie mich doch verstehen werden, wenn ich auch Manches nur oberflächlich berührt und angedeutet habe.

Vollständig bewußt bin ich mir, das Thema bei Weitem nicht erschöpft zu haben. Ich hielt dies aber auch nicht für nöthig, ehe nicht eine Concurrrenz ausgeschrieben ist. — Vielleicht geben diese Blätter dazu die Veranlassung, dies in Braunschweig bislang noch nicht zur Anwendung gekommene System, welches sich anderwärts vielfach glänzend bewährt hat, ans Licht zu ziehen, und auch bei uns zur Geltung zu bringen; vielleicht wird dadurch Manchem, dem die Gelegenheit fehlt, seine Ideen maßgebenden Kreisen bekannt zu geben, Veranlassung geboten, dem Lande und namentlich seinen Mitbürgern zu nützen.



0200 187

KODAK GRAY SCALE

C

Red-Filter Negative

Cyan Printer

M

Green-Filter Negative

Magenta Printer

Y

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

.10

.20

.30

.50

.70

M

1.00

1.30

1.60

B

1.90

black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.